

М. И. Сайдумаров

Научный руководитель

В. М. Коновалов

*Белорусский торгово-экономический
университет потребительской кооперации
г. Гомель, Республика Беларусь*

ПРОБЛЕМЫ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Плохое состояние хозяйственной инфраструктуры государств Центральной Азии, особенно дорожно-транспортной системы, является серьезным препятствием на пути модернизации экономики и эффективного использования богатых природных ресурсов данного региона. Поиск инвестиционных ресурсов для развития инфраструктуры является одной из главных задач экономической политики центрально-азиатских государств.

Инвестиционные потребности инфраструктуры в странах Центральной Азии, согласно оценкам, составляют 492 млрд долл. США на период с 2016 по 2030 гг., что подразумевает увеличение расходов с нынешнего уровня, составляющего 4% от валового внутреннего продукта (ВВП) региона, до 6,8%. Дороги в странах Центральной Азии относительно плохие, что ограничивает возможности транспортного сообщения в регионе и затрудняет коммерческие перевозки. Из всех дорог, учтенных Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН) для целей проекта Международной азиатской сети (Asian Highway), 23% дорог, расположенных в Узбекистане, не имеют ни асфальтового, ни бетонного покрытия, в Таджикистане этот показатель еще выше – 48%, в Казахстане – 54, в Монголии – 60, в Кыргызстане – 60, в Туркменистане – 97%. Неудовлетворительное состояние транспортной инфраструктуры региона отражают и высокие показатели уровня инфраструктурного риска, показывающие вероятность потери доходов из-за ненадлежащего качества транспортных, энергетических объектов и каналов связи. Средний уровень инфраструктурных рисков в странах Центральной Азии по шкале от 0 (низкий риск) до 100 (высокий риск), по оценкам аналитического подразделения издательской группы Economist, соответствует 67 баллам, в то время как в странах Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) этот уровень оценивается в 19 баллов [1].

Правительства стран Центральной Азии при поддержке соседних стран и многосторонних финансовых организаций в последние годы расширили инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры, в частности железнодорожной и автомобильной.

Большие надежды на дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры связаны с реализацией масштабной китайской программы «Один пояс – один путь» (ОПОП).

Этот амбициозный проект, объявленный в 2013 г. председателем Китайской Народной Республики (КНР) Си Цзиньпином, нацелен на придание Китаю дополнительного веса в мировой экономике путем содействия поставке китайских товаров на рынки назначения, укрепления энергетической безопасности Китая и расширения китайских инвестиций в зарубежные страны [2].

Инвестиции в страны Центральной Азии в рамках проекта ОПОП уже составили несколько млрд долл. США. В 2015 г. железнодорожная магистраль Чунцин – Дуйсбург (открыта в 2011 г.) стала работать на регулярной основе, три раза в неделю, благодаря чему появилась возможность перевозить грузы между Китаем и Европой через Казахстан всего за 16 дней, а не за 36 дней, которые требуются для перевозки по морю. Китай и Казахстан также инвестируют во вторую железнодорожную магистраль, которая пройдет через Казахстан в Алматы и тем самым откроет возможность для создания к югу от Каспийского моря еще одного пути в Европу. Также большое значение имеет и Китайско-пакистанский экономический коридор, благодаря которому Кашгар, по завершении строительства железной дороги Кашгар – Ош – Узбекистан, должен превратиться в крупнейший транспортный узел для стран Центральной Азии.

В 2013 г. завершилось строительство автодороги Душанбе – Чанак, которое на 80% финансировалось Банком развития Китая.

Важным элементом экономической инфраструктуры является эффективная энергетическая система. Доступ к электроэнергии – это седьмая из целей в области устойчивого развития ООН, приверженность которой выразили все государства Центральной Азии, ключевое предварительное условие для активизации экономического развития и диверсификации экономики. В составе Советского Союза, благодаря наличию Единой энергетической системы (ЕЭС), страны

Центральной Азии имели хорошо интегрированную энергетическую инфраструктуру. После распада СССР эта система распалась на отдельные части.

Однако в последнее время в Центральной Азии наблюдается все большее единодушие в том, что необходимо воссоздать такую единую энергетическую систему. После встреч между высокопоставленными государственными деятелями, которые состоялись в мае 2017 г., в Узбекистане было принято решение вновь открыть территорию этой страны для транзита экспортируемой электроэнергии из Туркменистана в Кыргызстан и Южный Казахстан (а в зимние месяцы, возможно, также и в Таджикистан). Это большой шаг вперед, поскольку фактически он знаменует собой частичное воссоздание в Центральной Азии единой энергетической системы. Кроме того, инициированный недавно проект CASA-1000, который нацелен на экспорт электроэнергии, производимой гидроэлектростанциями в Кыргызстане и Таджикистане, в Пакистан и Афганистан, в ближайшее время должен быть успешно завершён, благодаря финансовой поддержке со стороны ряда международных финансовых организаций. Для реализации проекта строительства линий электропередачи общей протяженностью 1 222 км в рамках CASA-1000 был создан межправительственный совет высокого уровня.

Третьей по степени значимости инфраструктурной проблемой Центральной Азии является плохое развитие системы передачи информации. Трансграничных волоконно-оптических линий связи в странах Центральной Азии по-прежнему очень мало. В результате связь с глобальными коммуникационными сетями оказывается ограниченной, как и доступность высокоскоростного интернет-соединения для локальных пользователей, при том, что пользование Интернетом обходится им слишком дорого. Количество постоянных абонентов высокоскоростных сетей на 100 чел. в странах Центральной Азии сравнительно невелико. В Европейском союзе и Соединенных Штатах Америки доля постоянных абонентов высокоскоростных сетей составляла 31,8 и 31,5 на 100 чел. соответственно; в Казахстане этот показатель составлял всего 13,1, в Монголии – 7,1, в Кыргызстане – 3,7, в Узбекистане – 3,6, а в Таджикистане и Туркменистане – около 0,1.

Таким образом, развитие экономической инфраструктуры является необходимым условием повышения темпов роста экономики государств Центральной Азии. Правительства стран региона возлагают большие надежды по инвестированию развития дорожной инфраструктуры на инвестиции Китая в рамках программы ОПОП. От состояния инфраструктуры зависит и приток иностранных инвестиций из других стран, обеспечивающих развитие внешнеэкономических связей и повышение благосостояния [1].

Список использованной литературы

1. **Официальный** сайт Министерства экономического развития и торговли Республики Таджикистан [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://medt.tj.ru>. – Дата доступа : 14.10.2018.
2. **Официальный** сайт Посольства Республики Таджикистан [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.tajembassy.by>. – Дата доступа : 14.10.2018.